香港申訴專員公署

Office of The Ombudsman, Hong Kong

主動調查報告
Direct Investigation Report

民航處對滑翔傘活動的規管
Civil Aviation Department's Regulation of Paragliding Activities

報告完成日期：2022年 5月 24日

Completion Date: 24 May 2022

報告公布日期：2022年 5月 26日

Announcement Date: 26 May 2022

調查報告中文版，並附有中、英文摘要。

報告亦載於本署網頁 www.ombudsman.hk。

報告的英文版稍後亦會上載。

This report is published in Chinese and supplemented by an Executive Summary in Chinese and English.

This report is also available on our website at www.ombudsman.hk.

English version of the report will be uploaded soon.

目錄

報告摘要

章節		*段落*
1	*引言*	
	背景	*1.1 - 1.3*
	調查範圍	*1.4*
	調查過程	*1.5 - 1.6*
2	*本地滑翔傘活動的概況*	
	適用於滑翔傘的本地民航法例	*2.1 - 2.4*
	滑翔傘活動安全指引	*2.5 - 2.6*
	本地滑翔傘組織	*2.7 - 2.8*
	本地滑翔傘飛行資歷制度	*2.9*
	滑翔傘場地	*2.10*
	國際間對滑翔傘活動的規管	*2.11*
3	*以滑翔傘提供航空服務許可證的審批機制*	
	相關法例	*3.1 - 3.3*
	申領許可證	*3.4 - 3.19*
	民航處審批及發出許可證的情況	*3.20*
4	*滑翔傘意外及事故的調查及投訴處理*	
	滑翔傘意外及事故的跟進	*4.1 - 4.3*
	關於民航意外調查機構	*4.4 - 4.7*
	協會的事故調查機制	*4.8 - 4.11*
	民航處跟進投訴的機制	*4.12 - 4.18*

5	*公眾意見及其他國家／地區的規管*	*5.1*
	公眾意見	*5.2 - 5.11*
	其他國家／地區的規管	*5.12 - 5.19*
	民航處就公眾意見和其他國家及地區的規管的回應	*5.20 - 5.25*
6	*本署的評論及建議*	*6.1 - 6.2*
	(一) 須切實執行涉及本地滑翔傘活動的法例	*6.3 - 6.10*
	(二) 須加強對涉嫌違法行為進行調查	*6.11 - 6.16*
	(三) 須加強有關以滑翔傘提供航空服務的許可證制度之宣傳教育工作	*6.17*
	(四) 考慮延長許可證有效期	*6.18 - 6.19*
	建議	*6.20*
	鳴謝	*6.21*
附件	*滑翔傘活動安全指引*	

民航處對滑翔傘活動的規管
主動調查報告摘要

引言

滑翔傘飛行活動近年在香港越趨普及，但時有意外，當中有飛行員不幸受傷甚至身亡，亦有在降落時損毀他人財物。

2. 民航處作為監督本地民航安全的主事部門，有需要規管本地滑翔傘活動及執行與滑翔傘有關的法例，以保障本地航空和市民的安全。有見及此，本署展開是項主動調查，審研民航處對滑翔傘活動的規管工作，並有以下的觀察及評論。

本署調查所得

（一） 須切實執行涉及本地滑翔傘活動的法例

3. 香港現時並無專屬法例規管滑翔傘活動。民航處透過《空運（航空服務牌照）規例》及《1995 年飛航（香港）令》中適用於小型航空器（包括滑翔傘）的條文，分別對取酬的滑翔傘航空服務以及魯莽或疏忽操作滑翔傘的行為作出規管。雖然滑翔傘活動在香港出現多年，但本署發現，民航處於 2018 年才檢討本地滑翔傘活動的規管事宜，並在 2019 年 10 月完成制定有關本地滑翔傘航空服務提供者申領許可證的機制。民航處在 2018 年之前並沒有積極檢視和調節有關本地滑翔傘活動的規管工作，也沒有切實執行與滑翔傘有關的法例。

4. 此外，本署認為，缺乏適當的規管及監察會削弱許可證制度的成效。民航處在設立許可證制度後，應採取實質措施監察許可證持有人所提供的航空服務，並積極取締無證的滑翔傘服務，以保障市民使用滑翔傘航空服務時的安全。

5. 另一方面，基於現時在香港進行滑翔傘活動的人士無須向當局或任何機構登記，也不須作飛行前規劃或飛行後記錄，民航處在一般情況下根本無從識別涉事飛行員的身份，更遑論在發現涉嫌違法行為後向有關人士採取進一步跟進或執法行動。本署認為，

民航處可考慮要求在香港進行滑翔傘活動的人士均須事先向民航處登記，或成為獲政府當局認可的本地滑翔傘組織的會員。推行實名登記制度除了可以增加民航處或相關部門成功辨認飛行員身份的機會，亦可以成為本地滑翔傘飛行員的中央登記冊，以便政府進一步研究如何利用登記冊提升本地滑翔傘活動的航空安全。此外，民航處亦可考慮要求飛行員須為其所使用的滑翔傘飛行器具註冊，並在飛行器具或個人裝備的當眼處清晰展示相關註冊編號。就此，民航處宜參考其他國家及地區與滑翔傘組織協作的經驗，並積極地與各滑翔傘組織和不同持份者商討，協調制訂一套適合本地滑翔傘業界的飛行員及／或飛行器具登記制度，以及本地滑翔傘組織的認可制度，以及研究如何授權讓合適的本地滑翔傘組織更有系統地管理和發展滑翔傘活動。

（二） 須加強對涉嫌違法行為進行調查

6. 現時，涉及滑翔傘的嚴重航空意外或事故是由民航意外調查機構負責跟進；至於其他滑翔傘意外或事故，民航處會交由本地一個主要滑翔傘組織—香港滑翔傘協會(「協會」)進行調查。民航處亦會將涉嫌違反法例的相關個案轉交香港警務處(「警務處」)跟進。然而，民航意外調查機構和協會的調查目的均是以不批判的態度找出意外及事故的成因，以避免意外或事故再次發生，而非針對違例滑翔傘飛行員作出追究。本署認為，民航處作為監管航空安全，以及執行涉及本地滑翔傘活動的法例的主事部門，有責任更積極參與相關的執法調查工作。

7. 事實上，協會只是民間組織，其調查並沒有獲法例或政府當局授權，亦不會審研涉事飛行員有否違反任何適用於滑翔傘活動的法例，無助於防止違反適用於滑翔傘活動的法例之行為。因此，本署認為，民航處應就滑翔傘意外及事故的調查工作向協會（或其他該處認為合適擔任該等調查工作的組織）作正式授權或委聘，讓有關組織本身及公眾皆清楚知道組織的調查包含當局執法調查的目的，該處亦應向協會（或其他獲授權或委聘的組織）提供具體指引，包括說明調查目的和應調查的事項，務求令協會的調查能提供實質的相關的資料，以便民航處及警務處考慮須進行的執法調查。

8. 另一方面，本署明白涉及本地滑翔傘活動的相關法例的檢控程序須交由警方進行，但民航處既是負責執行法例的部門，亦具

備民航安全相關的專業知識，如該處能更主動參與調查並加強與警方的合作，相信可提高執法成效。本署建議，民航處應在向警務處轉介個案前以其專業的角度整理及分析個案資料，為警方提供詳盡的參考指引及提供滑翔傘業界的一般運作情況，並加強雙方就個案分析、跟進和執法工作等範疇的恆常溝通。

9. 長遠而言，民航處應考慮增撥資源以加強有關許可證制度的執管工作，包括派員到滑翔傘航空服務的熱門地點作實地巡查和進行查核許可證。

（三） 須加強有關以滑翔傘提供航空服務的許可證制度之宣傳教育工作

10. 民航處在 2020 年底才首度按許可證制度批出首張許可證，可以預期業界和公眾對此套制度的認識不多。本署認為，民航處有必要加強許可證制度的宣傳工作以加強公眾對制度內容的認知，提醒業界人士須按有關機制申領許可證以提供相關服務，並且提高市民選用獲民航處認可的滑翔傘航空服務的意識。同時，該處應提醒市民若發現有人涉嫌在未持證的情況下受酬提供滑翔傘航空服務，應盡快向當局舉報。

（四） 考慮延長許可證有效期

11. 民航處將以滑翔傘提供受酬服務的許可證之有效期設定為不長於六個月。考慮到該處審批每宗許可證的新申請和續期申請時，均需詳細檢視申請者提供的「飛行操作程序」詳情及證明文件，以及評核申請者向該處示範相關滑翔傘活動的實際操作，每六個月審視持證者的飛行記錄等證明文件固然能夠有效監察持證者的服務表現，但同時亦對持證者以至民航處本身帶來一定程度的行政成本。

12. 為鼓勵更多有意提供滑翔傘航空服務的本地飛行員申領許可證，本署建議，民航處在檢視過許可證持有者的服務表現後，考慮延長獲批續期的許可證有效期至多於六個月，從而減低服務提供者申領及續領許可證的行政成本，並同時提升民航處的行政效率。

建議

13. 基於以上所述，申訴專員向民航處提出了八項改善建議：

(1) 研究透過立法或制訂行政措施，要求在香港進行滑翔傘活動的人士須事先實名登記，並就此與香港的滑翔傘組織及相關持份者商討制訂一套適合本地滑翔傘業界的實名登記制度；

(2) 研究透過立法或制訂行政措施，要求飛行員須為其所使用的滑翔傘飛行器具註冊，並在飛行器具或個人裝備的當眼處清晰展示相關註冊編號；

(3) 考慮為本地滑翔傘組織訂立認可制度，並研究透過立法或制訂行政措施，授權讓合適的本地滑翔傘組織更有系統地管理和發展滑翔傘活動，包括設定安全標準、資歷認證及意外調查等；

(4) 就滑翔傘意外及事故的調查工作，考慮向協會（或其他該處認為合適擔任該等調查工作的組織）作正式授權或委聘，並提供具體指引，包括說明調查目的和應調查的事項，務求令協會或有關組織的調查能提供實質的相關的資料，以便民航處及警務處考慮須進行的執法調查；

(5) 在轉介有關違規滑翔傘活動或服務的投訴個案予警務處跟進前，應先從民航安全專業的角度整理及分析個案資料（例如滑翔傘飛行的安全指引和相關民航法例之相關要點、以滑翔傘提供服務的業界運作情況及指出懷疑違例的行為等），提供予警方參考；

(6) 長遠而言，考慮增撥資源以加強有關許可證制度的執管工作，包括派員到滑翔傘航空服務的熱門地點作實地巡查和進行查核許可證；

(7) 加強許可證制度的宣傳工作以加強公眾對制度內容的認知，提醒業界人士須按有關機制申領許可證以提供相關服務，並且提高市民選用獲民航處認可的滑翔傘航空服務的意識；及

(8) 研究延長獲批續期的許可證有效期至多於六個月，以減低持證人士的行政成本，鼓勵更多擬提供滑翔傘航空服務的從業者申領許可證。

申訴專員公署
2022年5月

公署會不時在社交媒體上載個別投訴個案的調查報告，歡迎讚好或追蹤本署社交媒體專頁，以獲取最新資訊：

Facebook:
https://www.facebook.com/Ombudsman.HK

Instagram:
https://www.instagram.com/ombudsman_hk/

Executive Summary
Direct Investigation Report

Civil Aviation Department's Regulation of Paragliding Activities

Introduction

In recent years, paragliding has become more popular in Hong Kong, but related accidents happened from time to time, resulting in injury or even death of the paraglider pilots involved. Some landing mishaps had also caused damage to properties on the ground.

2. The Civil Aviation Department ("CAD"), as the overseer of civil aviation safety in Hong Kong, has a duty to regulate local paragliding activities and enforce paragliding-related legislation so as to ensure aviation and public safety. Against this background, this Office has launched this direct investigation to examine CAD's regulation of paragliding activities. Our observations and comments are as follows.

Our Findings

(I) CAD should Conscientiously Enforce Legislation Relating to Local Paragliding Activities

3. At present, there is no specific legislation for regulating paragliding activities in Hong Kong. CAD regulates the air services provided by paragliders for reward and the reckless or negligent operation of paragliders through the provisions in the Air Transport (Licensing of Air Services) Regulations and the Air Navigation (Hong Kong) Order 1995 respectively that are applicable to small aircraft (including paragliders). Though paragliding has many years of history in Hong Kong, we found that CAD only conducted a review on the regulation of local paragliding activities in as late as 2018, and completed the establishment of a permit application mechanism for local paragliding air service providers in October 2019. Prior to 2018, CAD had not proactively reviewed and modified its regulatory efforts with respect to local paragliding activities. Nor had it enforced paragliding-related legislation conscientiously.

4. We are of the opinion that the lack of proper regulation and monitoring would dampen the effectiveness of the permit system. After establishing the permit system, CAD should implement concrete measures to monitor the air services provided by permit holders and take proactive enforcement actions against the paragliding services provided without a permit, so that the safety of paragliding air service users can be protected.

5. On the other hand, at present, those who engage in paragliding activities in Hong Kong are not required to register with any Government authority or organisation, or make any pre-flight planning or post-flight record. As a result, under general circumstances, CAD can in no way confirm the identities of the pilots engaging in paragliding activities, let alone taking follow-up or enforcement action against those pilots who are suspected to have breached the law. We opine that CAD can consider requiring persons who engage in paragliding activities in Hong Kong to register in advance with the Department or become a member of a local paragliding organisation approved by the Government. A real-name registration scheme can raise the chance of successfully identifying paraglider pilots by CAD or other related departments, and the registration records can become a central register of local paraglider pilots, with which the Government can explore how aviation safety of local paragliding activities could be enhanced. Furthermore, CAD can consider requiring paraglider pilots to register their paragliding equipment, and display the registration numbers conspicuously on their flight equipment or personal gear. On this matter, CAD should take reference from the experience of governments in other places in collaborating with paragliding organisations and proactively discuss with the local paragliding organisations and various stakeholders with a view to formulating a registration scheme for paraglider pilots and/or paragliding equipment that suits the local situation, as well as an authorisation regime for local paragliding organisations. CAD should also examine how to confer powers on suitable local paragliding organisations to facilitate the management and development of paragliding activities in a more systematic manner.

(II) CAD should Step up Investigations of Alleged Illegal Behaviours

6. At present, investigation of serious paragliding-related accidents or incidents are conducted by the Air Accident Investigation Authority ("AAIA"). For other accidents or incidents involving paragliders, CAD would ask the Hong Kong Paragliding Association ("HKPA"), a major local paragliding organisation, to conduct the investigation. The Department would, on the other hand, refer cases allegedly involving violations of relevant laws to the Hong Kong Police Force ("HKPF") for

follow-up. However, the purpose of investigations by AAIA and HKPA is to identify the cause(s) of the accidents or incidents in a non-judgemental manner in order to prevent recurrence, rather than hold the paraglider pilots in breach of the law accountable and liable. We consider that CAD, as the overseer of civil aviation safety and enforcement department of paragliding-related legislation in Hong Kong, has the duty to take up a more active role in enforcement and investigation.

7. In fact, HKPA is merely a non-governmental organisation. Its investigations are neither authorised by the law or the Government, nor conducted with the objective of finding out whether the paraglider pilots concerned have broken any law relevant to paragliding activities. As such, the investigations hardly carry any deterrent effect against behaviours in breach of the relevant laws. In this light, we consider that CAD should officially authorise or appoint HKPA (or other organisations it deems appropriate) to conduct investigations into paragliding accidents or incidents, so that the organisation itself and members of the public would know that the investigations by the organisation concerned may entail law enforcement by government authorities. In addition, CAD should provide specific guidelines to HKPA (or other organisations authorised or appointed by the Department) that state, among others, the objectives of investigations and the issues to be investigated, such that the investigations can uncover substantive and pertinent information for CAD and HKPF to decide further investigation and enforcement actions as appropriate.

8. On the other hand, we understand that the prosecution procedures relevant to paragliding-related legislation must be undertaken by the Police. However, since CAD is the department that is responsible for enforcing the relevant laws and possesses professional knowledge about civil aviation safety, we believe that enforcement would be more effective if CAD plays a more active role in investigation and strengthens its cooperation with HKPF. We recommend that before referring a case to HKPF, CAD should collate and analyse case information from its professional perspective, and provide HKPF with comprehensive guidelines and general information about the operation of paragliders. Regular communication on case analysis, follow-up action and enforcement should also be reinforced.

9. In the long run, CAD should consider allocating more resources to step up enforcement and regulation under the permit system by, say, deploying staff to conduct site inspections and permit-checking at hotspots of paragliding air services.

(III) CAD should Step up Publicity and Public Education on Permit System for Provision of Air Services by Paraglider

10. CAD granted the first ever permit under the permit system only in late 2020. It can be expected that neither the paragliding sector nor members of the public would know much about the system. In this light, we consider it imperative that CAD steps up publicity on the permit system to enhance public awareness about it; reminds the paragliding sector that a permit obtained under the system is pre-requisite for providing paragliding services; and raises public alertness to choosing only CAD-approved paragliding air services and to reporting promptly to the authority about any suspected cases of providing paragliding air services for reward without a permit.

(IV) CAD should Consider Extending Validity Period of Permits

11. Permits for providing air services for reward by a paraglider are valid for no longer than six months. In processing new applications and renewal applications for the permit, CAD would meticulously examine the details of the "flight operation procedures" and documentary proofs submitted by applicants, as well as assess the actual operations of the paragliding activities during demonstration flights. We consider that while assessments on a six-month cycle can help monitor the performance of permit holders, they would also bring considerable administrative cost to the permit holders and even to CAD itself.

12. To encourage more local paraglider pilots interested in providing paragliding air services to apply for a permit, we recommend that CAD, upon reviewing the performance of permit holders, consider granting renewed permits with a validity period longer than six months. This has the benefits of reducing the administrative cost of service providers in permit application and permit renewal, as well as boosting CAD's administrative efficiency.

Recommendations

13. In view of the above, The Ombudsman made eight recommendations for improvement to CAD:

(1) explore legislative or administrative measures to require all persons engaged in local paragliding activities to register in real-name in

advance, and discuss with the local paragliding organisations and stakeholders with a view to formulating a real-name registration scheme that suits the local situation;

(2) explore legislative or administrative measures to require paraglider pilots to register the paragliding equipment they use and to display the registration number at prominent places of their flight equipment or personal gear;

(3) consider setting up an authorisation regime for local paragliding organisations and, through legislation or administrative measures, authorise appropriate local paragliding organisations to administer and develop paragliding activities in a more systematic manner, including devising safety standards, establishing a qualification framework and drawing up accident investigation procedures;

(4) consider officially authorising or appointing HKPA (or other organisations CAD deems appropriate) to conduct investigations into paragliding accidents and incidents, and furnishing it with specific guidelines which cover the aims of investigations and the issues to be investigated, such that the investigations can uncover substantive and pertinent information for CAD and HKPF to decide further investigation and enforcement action as appropriate;

(5) collate and analyse case information from the professional perspective of civil aviation safety for HKPF's reference before referring complaint cases on allegedly illegal paragliding activities or services to the latter for follow-up (e.g. providing the salient points of the Safety Guidance on Paragliding Activities and the relevant civil aviation legislation, information on the general operation of the paragliding service providers, and pointing out the behaviour suspected to be in breach the law, etc.);

(6) in the long run, consider allocating more resources in order to strengthen enforcement and regulation under the permit system by, say, deploying staff to conduct site inspections and permit-checking at hotspots of paragliding air services;

(7) step up publicity on the permit system to enhance public awareness about it, remind the paragliding sector that a permit obtained under the system is pre-requisite for providing paragliding services, and raise public alertness to choosing only CAD-approved paragliding air services; and

(8) consider granting renewed permits with a validity period longer than six months to reduce the administrative cost of permit holders, so as to encourage paragliding air service providers to apply for a permit.

Office of The Ombudsman
May 2022

1

引言

背景

1.1 滑翔傘飛行活動近年在香港越趨普及，但時有意外，且發生過三宗較嚴重事故：2018 年 7 月，一名人士使用滑翔傘時失控在大嶼山撞山身亡；2020 年 4 月，有滑翔傘急降在西貢馬路上撞到行駛中的車輛，導致該名飛行員受傷；2021 年 12 月，再有一人在石澳操作滑翔傘時失控誤降叢林後致死。上述事故引起公眾關注滑翔傘活動的安全風險，以至政府對這項活動的監管是否足夠。

1.2 滑翔傘活動受香港法例第 448C 章《1995 年飛航（香港）令》(「《飛航（香港）令》」）及第 448A 章《空運（航空服務牌照）規例》(「《航空服務牌照規例》」）規管，由民航處執行。公署初步查訊顯示，互聯網有不少關於本地收費滑翔傘課程或體驗飛行的宣傳和記錄分享。然而，在 2020 年 10 月以前，民航處從未按《航空服務牌照規例》向以滑翔傘提供受酬航空服務的人批出許可證；該處亦從來沒有因有人進行滑翔傘活動時涉嫌違反《飛航（香港）令》及《航空服務牌照規例》而作出檢控的記錄。

1.3 就上述，申訴專員關注民航處在推廣及管理航空安全的工作上，就涉嫌不恰當及違反法例的滑翔傘活動的規管及跟進行動是否足夠和有效。有鑑於此，申訴專員於 2021 年 3 月 18 日決定根據香港法例第 397 章《申訴專員條例》第 7(1)(a)(ii)條展開主動調查。

調查範圍

1.4 這項主動調查的審研範圍包括：

- 《飛航（香港）令》及《航空服務牌照規例》對滑翔傘活動的規定；

- 民航處審批以滑翔傘提供航空服務的許可證的安排；

- 民航處及相關機構就滑翔傘意外或事故及投訴個案的調查及跟進工作；

- 公眾和業界人士的意見，以至其他國家／地區對滑翔傘活動的規管情況；以及

- 民航處可如何更有效確保滑翔傘活動的航空安全。

調查過程

1.5 本署於 2021 月 3 月 18 日向公眾公布展開此項主動調查，並邀請公眾人士就此課題提供意見。

1.6 2022 年 3 月 30 日，本署將調查報告草擬本送交民航處及民航意外調查機構置評。經考慮及適當納入他們的意見後，本署於 2022 年 5 月 24 日完成這份報告。

2

本地滑翔傘活動的概況

適用於滑翔傘的本地民航法例

2.1 根據《飛航(香港)令》第100(d)條，滑翔傘屬「小型航空器」(small aircraft)。除少數條文外[1]，該法例大部分對飛機的規管(例如航空人員資格和牌照要求、飛機註冊、運作和維修，以及事故呈報的要求等)均不適用於滑翔傘。

2.2 現時，以滑翔傘提供受酬的航空服務需先向民航處申領許可證，其他以滑翔傘作為運動或消閒活動者則無須向當局作任何登記。

2.3 《飛航(香港)令》第48條訂明，任何人如因魯莽或疏忽操作航空器(包括滑翔傘)而危害他人或財產的安全，可被檢控。另外，根據《航空服務牌照規例》第22條，任何人未獲民航處處長批出許可證而以滑翔傘提供任何航空服務作出租或受酬，即屬違法。

2.4 保險方面，本地民航法例[2]就不同類型飛機所制定的保險要求(包括第三者責任保險)，並不適用於滑翔傘。

滑翔傘活動安全指引

2.5 為保障本港空域使用者的航空安全，減低本地航空活動對市民構成的潛在危險，民航處編製了《香港航行資料匯編》(「《匯編》」)。儘管1990年代香港參與滑翔傘活動的人數較少，

---

1 《飛航(香港)令》第100條列明，除了第48、70、98(1)及98(8)條外，該命令的其他條文並不適用於「小型航空器」。

2 香港法例第448F章《民航(保險)令》第3條訂明該命令只適用於包括能載乘客的氣球、定翼飛機、旋翼飛機、飛船及滑翔機的民航飛機。

但民航處已於《匯編》中列出可進行滑翔傘飛行活動的空域邊界和操作高度，以及適用於滑翔傘的一般操作條件及建議。隨著近年本地滑翔傘活動的發展和普及情況，民航處因應日漸增加的活動人數及相關活動對民航安全方面的潛在影響，於 2018 年檢視了滑翔傘活動的規管，並發布《滑翔傘活動安全指引》(「《指引》」)(見**附件**)。《指引》的內容精簡地涵蓋滑翔傘的操作條件、可進行滑翔傘活動的空域範圍及高度、進行活動前及在飛行期間需注意的安全事項、雙人滑翔傘活動的安全注意事項，以及申請以滑翔傘用作出租或受酬服務的許可證的要求。

2.6 該處冀以《指引》提醒滑翔傘飛行活動人士應確保自身具備合適資格(例如獲得合適的滑翔傘飛行員資歷)和能力，方進行飛行活動，以及應在《匯編》中所列明的八個可進行滑翔傘活動的指定空域範圍內進行活動。

本地滑翔傘組織

2.7 現時，本地的滑翔傘組織均是由民間的滑翔傘愛好者自發所組成，不隸屬任何民航當局。雖然如此，民航處亦邀請了本地兩個主要滑翔傘組織(即香港滑翔傘協會(「協會」)及香港滑翔傘聯會(「聯會」))加入由該處主持並以本地空域使用者組成的「香港非控制區飛行安全小組」。該小組定期召開會議，協調香港空域的安全事宜，民航處藉此與滑翔傘業界保持聯繫，並透過小組管理本地滑翔傘活動，包括不時對滑翔傘活動和運作安排以至相關空域的邊界及操作高度等事宜作出檢討。

2.8 上述兩個本地滑翔傘組織中，協會是滑翔傘活動在香港的體育總會，屬國際航空聯盟[3]及香港體育協會暨奧林匹克委員會之認可機構。協會編製了《操作手冊》及《安全管理系統手冊》，當中包括用於記錄和調查有關滑翔傘的意外及事故，以及發佈安全通知的系統。其會員向協會作意外報告純屬自願性質，如有違反手冊內規定的行為，相關罰則(例如警告和吊銷會員資格或飛行資歷等)的執行僅限於協會會員。此外，協會設立了網上電子表格供

---

3 國際航空聯盟是國際奧林匹克委員會認可的機構，負責管理各類航空運動的國際比賽，並訂立有比賽和世界紀錄的規則，當中包括滑翔傘飛行員技術程度的等級，並授權各地指定的滑翔傘組織代其發出國際認可的飛行員資歷級別。

滑翔傘飛行員(不限於該會會員)和市民呈報有關滑翔傘意外及事故的資料(詳情見下文**第 4.8 及 4.9 段**),以便該會或民航處作相應跟進。

本地滑翔傘飛行資歷制度

2.9 民航處表示,海外地區的滑翔傘飛行員資歷制度一般由當地的滑翔傘組織(而非民航當局)為其會員制訂並管理。在香港,民航處沒有為本地或海外的滑翔傘飛行資歷訂立認可制度。但上文**第 2.7 段**提及的兩個本地滑翔傘組織均有自訂其飛行員資歷制度。當中,協會為會員制定的飛行員資歷制度分為個人資歷及專業資歷。個人資歷劃分為六級;而專業資歷則有雙人飛行(劃分為兩級)及指導飛行(劃分為三級)。協會並可認證指定海外地區的滑翔傘組織資歷制度,例如安排持有海外飛行資歷的會員通過對等方式取得根據該會所制定的資歷制度下發放的本地飛行員資歷級別;或向已持有其飛行資歷的會員發放對應的國際認可資歷,以便其會員前往其他國家或地區進行滑翔傘活動。

滑翔傘場地

2.10 現時,香港有八個可供滑翔傘飛行活動者使用的空域,包括浪茄灣、北潭凹、八仙、馬鞍山、西灣、石澳、南大嶼山以東,以及南大嶼山以西。民航處表示,相關滑翔傘活動場地並非由該處直接管理。由於上述指定空域大部分鄰近政府的郊野公園或公眾泳灘,因此滑翔傘活動亦有機會涉及其他政府部門(例如漁農自然護理署和康樂及文化事務署)的規管範疇。民航處會適時與相關部門就滑翔傘活動作出商討和協調。

國際間對滑翔傘活動的規管

2.11 民航處指,國際民用航空組織[4]的標準和建議措施並不涵蓋滑翔傘,該組織亦沒有就滑翔傘活動發出相關指引。現時,國際

---

4 國際民用航空組織(International Civil Aviation Organisation)根據《國際民用航空公約》成立,就國際航空運輸業務訂立標準,推動國際間以安全而有秩序的方式發展民航業務。中國是該組織現有 193 個締約國的其中一員,而香港有責任遵循該組織所訂的標準進行民航飛機運作。

間並無類似國際民用航空組織的官方或專業機構就滑翔傘活動制定出統一而且專業的飛行安全標準。

3

以滑翔傘提供航空服務許可證的審批機制

相關法例

3.1 《航空服務牌照規例》於1949年生效，以規管民用飛機之航空服務。根據該規例第3(1)條，使用飛機營運編訂航程(scheduled journeys)的人士，須按第11A條向空運牌照局申領牌照或按第20A條向民航處處長申領經營許可證；至於使用飛機營運非編定行程(journeys other than schedule journeys)的人士，如航空公司營運包機服務等，則需按第22條向民航處處長申領許可證。

3.2 該規例第22(1)條訂明，「任何人不得使用任何飛機在香港提供任何航空服務，但如根據和按照民航處處長批給的許可證條件，則屬例外」。而根據該規例第1條，「航空服務」是指「任何飛機為出租或受酬而提供的服務」;但該條文註明，如屬某會社(club)的飛機就指導目的而運載該會社任何成員，而導師亦是該會社成員，則即使該項指導或運載須予繳費，亦不得當作為出租或受酬而運載該成員」。民航處表示，上述規定適用於滑翔傘。換言之，任何人士或機構如欲以滑翔傘對外提供航空服務作出租或受酬用途，須按法例規定向民航處處長申請許可證。

3.3 民航處進一步解釋，《航空服務牌照規例》並非特意為規管滑翔傘服務而訂立，但亦沒有如《飛航(香港)令》般具明確的豁免條文，說明該條例中的哪些條文規定不適用於「小型航空器」或滑翔傘(見上文**第2.1段**)。該處近年留意到屬於會社(例如協會)的滑翔傘就指導目的而運載的人士，似乎不再局限於同一會社的成員;而由於該項指導或運載需要付費，因此可能屬於出租或受酬的服務，故須按該規例第22條向民航處處長申請許可證。考慮到本地滑翔傘活動近年的發展情況，民航處於2018年按上述規例

的定義檢視了有關許可證申請的安排，並於 2019 年初就許可證申請的詳情咨詢相關持份者（即本地兩個主要滑翔傘組織）後，在同年 10 月完成制訂以滑翔傘提供航空服務作出租或受酬用途的許可證申請表格和相關安全指引，並將許可證審核準則等相關資料上載至部門網頁。現時，許可證所涵蓋的飛行服務是以滑翔傘提供作出租或受酬的服務，主要包括「滑翔傘教學」、「雙人滑翔傘」，以及符合《航空服務牌照規例》定義的其他航空服務。

申領許可證

3.4 許可證的申請可以個人或機構身份提出。機構可為多於一名滑翔傘飛行員或教練提出申請。

3.5 申請者須向民航處遞交申請表及所需文件，包括由申請人或機構編訂的「飛行操作程序」、相關飛行員或教練的飛行資歷證明、有關所使用的飛行和通訊器材、飛行場地和事故應變措施的詳情，及第三者責任保險等資料。此外，相關滑翔傘飛行員或教練須通過由民航處負責評核的香港航空法例考試（滑翔傘）及飛行示範。民航處會以航空安全角度考慮是否發出許可證。

3.6 若民航處審批後認為申請人或機構符合準則，一般會於收到申請的 28 個工作天內發出許可證。許可證的有效期一般不超過六個月。許可證上除了列明許可證持有人或機構的資料外，亦會顯示持證人士或機構以滑翔傘所提供的服務（包括會否載人），以及是否作指導飛行或雙人飛行等資料。

滑翔傘教學

3.7 若許可證列明所提供的服務是滑翔傘教學，申請者須註明是否涉及「載人」教學。若以「載人」的方式教學，即導師透過雙人滑翔傘飛行並親身指導學員不同的飛行技巧；相反，若透過「不載人」的方式，即導師在學員作個人飛行時，利用無線電指導所需的技巧。不論是否涉及「載人」教學，申請人均須提供滑翔傘導師擁有的國際航空聯盟有關指導飛行的專業資歷證明，或等同協會有關指導飛行的第二級或第三級別的資歷證明；而有關資歷容許該導師以「載人」方式指導學員。

3.8 申請者亦須在「飛行操作程序」中詳述課程內容，包括會否以「載人」方式教學、地面是否有人支援導師及學員、有否使用通訊設備與地面支援人員或空中飛行員溝通、發生意外及事故時的應變措施、導師教學時或提供予學員作使用的滑翔傘飛行與安全器材的資料及維修記錄、飛行場地的起飛點、降落點及緊急降落點，以及飛行前後的檢查及準備工作資料等。

雙人滑翔傘

3.9 至於申請以滑翔傘提供雙人滑翔傘服務的許可證時，申請者須提供滑翔傘飛行員擁有的國際航空聯盟有關雙人飛行的專業資歷證明，或等同協會有關雙人飛行的第二級別的專業資歷證明。

3.10 申請者亦須在「飛行操作程序」詳述所提供的雙人滑翔傘的服務內容，包括如上文**第 3.8 段**所述有關支援人員、通訊設備、緊急應變措施、飛行員所使用的雙人滑翔傘飛行與安全器材資料和維修記錄、飛行場地資料及飛行前後的準備工作等。

飛行員的資歷要求

3.11 民航處的許可證申請指引要求申請者需提供其作為滑翔傘飛行員或滑翔傘導師擁有合適的專業飛行資歷，例如國際航空聯盟的認可資歷、或由較具規模的國際／海外滑翔傘組織[5]所發出的資歷證明。

3.12 若申請者所提供的飛行資歷是由其他滑翔傘組織發出，民航處會要求申請者提供補充資料，以證明有關組織屬獲國際航空聯盟轄下的滑翔傘組織所認可的屬會；若有需要，該處亦會徵詢本地滑翔傘組織的意見。

---

5 民航處舉例所指較具規模的滑翔傘組織包括：成立於瑞士的 Association of Paragliding Pilots and Instructors (APPI)、英國(British Hang Gliding and Paragliding Associatio)、美國(United States Hang Gliding and Paragliding Association)、澳洲(Sports Aviation Federation of Australia，前稱 Hang Gliding Federation of Australia)及新西蘭(New Zealand Hang Gliding and Paragliding Association)的滑翔傘組織。

第三者保險

3.13 雖然現行法例並沒有訂明滑翔傘許可證的申請人須就其提供的航空服務購買保險，但民航處為保障公眾安全，要求許可證申請人提交有關第三者責任保險的安排和證明，作為許可證申請的審批條件之一。據民航處了解，由於滑翔傘被視為高危運動，本港的保險公司大多不受理個別人士就滑翔傘活動提出的保險申請。滑翔傘飛行員一般會加入本地或海外的滑翔傘組織，以享有組織為會員購買的第三者責任保險的保障。在這情況下，現時所有許可證持有人／機構所屬的飛行員或導師均已加入協會以獲取進行滑翔傘活動的保險保障，滿足民航處有關保險要求的審批條件。

香港航空法例考試(滑翔傘)

3.14 自 2019 年起，民航處增設香港航空法例考試(滑翔傘)，有關考核內容包括與滑翔傘活動相關的民航法例、《匯編》內有關滑翔傘活動的資料，及民航處發布的《指引》內容。民航處通常每三個月舉辦考試一次。考試成績的有效期為五年。截至 2021 年 11 月，共有 25 人參加考試，合格率約為 80%。

3.15 考試合格是申請許可證的其中一個必備條件，以確保申請人充分理解與滑翔傘有關的民航規例、飛行規則，以及本地空域環境資料。

滑翔傘飛行示範

3.16 飛行示範是申請許可證的另一項條件。申請人不論以滑翔傘提供哪種航空服務，均須按其飛行操作的相關程序，向民航處示範飛行的實際操作。

3.17 飛行示範的評核包括飛行前的準備、滑翔傘導師或飛行員如何對天氣及場地作出評估、滑翔傘器材的檢查及對學員／乘客的簡報，以及執行起飛、飛行期間及降落的相關程序等。評核目的是確保申請人提供的服務所涉及的實際操作符合安全標準。民航處會安排擁有飛機飛行員專業資歷職系的人員及資深的機場安全標準部人員評核申請人飛行示範的表現。

許可證續期安排

3.18 民航處審核許可證續期申請的標準與新申請大致相同。許可證持有人或機構需於許可證屆滿前的28日內遞交續期申請表及相關資料(包括其飛行操作程序、滑翔傘飛行員及教練和其學員的飛行記錄、飛行器材的檢查和維修記錄等)。倘若許可證持有人或機構未於指定時間內申請續期，民航處會發電郵提醒。

3.19 另外，倘若持有由機構提出申請的許可證的飛行員或導師離開所屬機構，除非該機構還有其他已受民航處評核及認可的飛行員或導師，否則該機構的許可證便會失效。離開機構的持證飛行員或導師亦不可為該許可證申請續期。

民航處審批及發出許可證的情況

3.20 截至2021年11月，民航處共收到五宗有關許可證的申請，當中四宗申請於2020年提出；已發出的許可證共四張。持有效許可證人士／機構列表及相關資料已上載於該處網頁，供有興趣付費參與滑翔傘活動的市民參閱。

4

滑翔傘意外及事故的調查及投訴處理

滑翔傘意外及事故的跟進

4.1 根據《飛航(香港)令》,香港的航空公司如發生航機事故,必須在 96 小時內向民航處報告。然而,正如上文**第 2.1 段**提到,有關飛機須按相關民航法例向民航當局強制呈報意外及事故的規定並不適用於滑翔傘。

4.2 近年,民航處與其中一個主要本地滑翔傘組織(即協會)建立協作機制,該處在知悉有滑翔傘意外或事故發生後,會要求協會進行調查。民航處表示,進行滑翔傘意外/事故調查的調查人員須對滑翔傘有清晰的理解(包括滑翔傘的結構和飛行原理等),並擁有豐富的滑翔傘飛行經驗及滑翔傘專業資歷,從而對滑翔傘意外/事故作出詳細檢視和進行分析,並提出有效的建議措施。鑑於民航處並無滑翔傘專業資歷的職系,而協會則成立多年,具有不少資深滑翔傘飛行員,亦與該處有多年合作關係。因此,每當有涉及滑翔傘的民航安全意外或事故發生,該處會要求協會按本身所訂的調查機制進行調查和提交報告,並按季提交事故摘要及建議改善措施;該處並會監督協會落實改善措施的情況。此外,民航處亦會透過協會的網站獲取該會公布的意外或事故報告及其他資料,藉以了解本地滑翔傘活動的最新情況。然而,由於現行法例沒有賦予民航處授權、委任或認可滑翔傘組織的權力,該處並未就上述由協會進行滑翔傘意外/事故調查的安排向協會作任何形式的允許或賦權。

4.3 另外,民航處按政府處理公眾投訴的機制及部門指引跟進市民提出與滑翔傘有關的投訴,包括涉嫌違反法例(上文**第 2.3 段**)的個案。至於涉及傷亡及財物損毀的個案,民航處亦會轉介警方跟進。

關於民航意外調查機構

4.4 根據香港法例第448B章《香港民航(意外調查)規例》(「《意外調查規例》」),香港的民航意外調查是由運輸及房屋局(「運房局」)轄下的民航意外調查機構負責。民航意外調查機構成立於2018年9月,是一個常設並獨立於民航處的機構。民航意外調查機構的調查旨在找出意外或事故(包括嚴重事故)的成因,並提出相應的改善建議,以避免相關的意外或事故再度發生。分攤過失或法律責任,並非調查目的。

4.5 在民航意外調查機構成立以前,航空意外或事故是由民航處處長就每宗個案的情況委派具備合適資歷和經驗的民航處人員進行調查。為符合國際民用航空組織訂明關於意外及事故調查的要求[6],政府其後以民航意外調查機構取代民航處對航空意外或嚴重事故進行調查。民航意外調查機構就調查事宜直接向運房局負責。此舉旨在確保調查機構獨立於民航處的中立性及調查結果的公正性和認受性。

4.6 民航意外調查機構負責調查所有在香港境內發生或涉及香港註冊的民用飛機在外地遭遇的意外及嚴重事故,該機構的主要職責包括調查意外或事故成因、公布調查報告、保護意外證物、向遇難者/傷者的家屬或生還者匯報調查進度等。根據《意外調查規例》,該機構可傳召其認為適合的人予以訊問和錄取陳述,以及要求將涉事的飛機予以保存以待進行調查等,並會於完成調查後向行政長官提交報告。

4.7 如有涉及滑翔傘活動而符合《意外調查規例》所訂明的定義的航空意外或嚴重事故,民航意外調查機構亦可進行調查。民航意外調查機構成立後曾對兩宗分別發生於2020年4月及2021年12月涉及滑翔傘的嚴重事故及意外展開調查。此外,亦從民航處接手調查一宗發生於2018年7月涉及滑翔傘飛行員死亡的意外。這三宗調查的資料均有上載於運房局的網站。

---

6 2016年11月,國際民用航空組織於《國際民用航空公約》《附件13—航空器事故和事故徵候調查》要求「國家必須建立獨立於國家航空當局和可能干預調查進行或客觀性的其他實體的事故調查部門」。

協會的事故調查機制

4.8 協會通常從民航處、其會員、公眾或傳媒得悉有滑翔傘意外或事故發生。雖然協會並沒有任何法定的權力，但該會自1994年起均會就獲悉的每一宗意外／事故（不限於民航處要求報告的個案（上文**第4.2段**））主動進行調查，並因應調查結果提出改善建議，以及提醒會員相關的安全事項。倘若意外／事故涉及民航安全（例如空域問題），協會亦會通報民航處。由2009年開始，協會把曾處理過的意外／事故資料及相關調查報告以不具名的形式載列於其網站，供公眾參考。

4.9 公眾人士可於協會網站填交電子表格，提供有關本地滑翔傘活動的意外及事故的資料。該表格所要求的資料包括—

(I) 提供資料人士的姓名及聯絡資料；

(II) 意外及事故的發生日期、地點和概述；

(III) 相片或影片等記錄；

(IV) 涉事飛行員的資料（如飛行員數目、相關人士的姓名、聯絡方法、所使用的傘具特徵及飛行資歷等）；以及

(V) 事發時的天氣狀況。

使用上述電子表格提供事故資料的人士必須填寫上述第(I)及(II)項，其餘資料項目則並非必須提供。

4.10 此外，協會制定的《安全管理系統手冊》要求會員在意外及事故發生後72小時內，透過協會的網上表格呈報他們曾參與或目擊的本地滑翔傘意外及事故詳情，但不一定要呈報涉事飛行員的姓名。

4.11 協會就滑翔傘意外／事故進行調查，目的是希望透過不批判的態度，從該些意外及事故中學習，以預防類似事情再次發生。該會的調查並不會審研個案中的飛行員或任何人士有否違反任何適用於滑翔傘活動的法例。

民航處跟進投訴的機制

4.12 民航處按照部門處理公眾投訴的機制和指引跟進涉及滑翔傘活動的公眾投訴。根據民航處記錄，在 2017 年至 2020 年 9 月期間，該處共接獲 15 宗涉及滑翔傘活動的投訴個案。本署曾檢視該 15 宗投訴的資料，並把它們按投訴內容分類（見**表 1**）。

表 1： 民航處在 2017 年至 2020 年 9 月期間收到有關滑翔傘的投訴個案分類

投訴事項	個案宗數
團體或導師在沒有許可證下以滑翔傘提供航空服務（包括指導飛行及雙人飛行）	5
導師沒有具備合適的飛行員專業資歷及能力下提供不安全指導飛行服務	4
在指定空域外進行滑翔傘活動	3
飛行活動違反空域使用守則並涉嫌有損他人或財產（包括公物）的安全	3

4.13 民航處在收到有關滑翔傘活動的投訴個案後，會檢視投訴人提供的資料，在向涉案人士所屬的本地滑翔傘組織查核事件詳情和調查報告等資料後，該處會促請相關組織提醒其會員須注意的事項。民航處亦會因應情況主動去信涉案人士或團體重申相關民航法例的要求。倘若個案涉及違反《飛航（香港）令》或《航空服務牌照規例》(上文**第 2.3 段**)，該處會將有關資料轉介警方跟進。

4.14 此外，民航處稱，該處會不時主動檢視及留意在網上有關本港滑翔傘活動的動態，包括懷疑以滑翔傘提供航空服務的廣告；並提醒本地滑翔傘組織若留意到任何懷疑違規的滑翔傘活動，應適時向該處舉報。該處亦會建議投訴人直接向香港警務處（「警

務處」）報案及提供詳情。若警方認為有足夠證據提出檢控，該處會在檢控時應警方或法庭邀請提供技術支援及專家意見。

個案分析

4.15 經審研上述 15 宗投訴的資料後，本署發現民航處跟進投訴時較常出現下列問題，現藉三宗個案加以說明。

<u>個案一：難以確認飛行員身份</u>

4.16 投訴人為某私人農莊負責人。由於屢次有滑翔傘飛行員誤降其農莊並毀壞農莊設施，投訴人遂向民航處和警方求助。民航處獲投訴人提供事發詳情，包括能顯示飛行員身份特徵和其誤降農莊時情況的相片。該處把資料轉介警方後，獲告知此案被列作「糾紛」處理，因而未作進一步調查。民航處嘗試透過本地滑翔傘組織查核事涉飛行員身份但不果，最終只能透過相關組織向參與滑翔傘活動的人士作出規勸。

<u>個案二：涉嫌違規人士不合作</u>

4.17 民航處接獲舉報指有滑翔傘導師涉嫌沒有許可證下提供受酬服務，並透過網上廣告資料掌握到該導師的身份，遂主動去信向他重申法例規定，以及要求他確認是否牽涉相關指控。涉事導師回覆該處，但不承認責任。其後，民航處收到涉及該導師的同類投訴並再次去信給他，惟不獲回覆。儘管民航處繼續透過其所屬滑翔傘組織嘗試聯繫涉事導師，惟他始終未有正面答覆，該處最終無法採取進一步行動。在一宗相關的個案中，滑翔傘導師涉嫌無證提供受酬服務，涉事導師雖承認曾提供滑翔傘飛行指導服務，但申辯指民航處以往一直並無表示以滑翔傘提供受酬的教授服務屬違法。就此，沒有記錄顯示民航處有採取進一步的跟進行動。

<u>個案三：舉證困難</u>

4.18 另一宗涉及滑翔傘導師涉嫌在沒有許可證下提供受酬的指導服務的個案，投訴人先後向民航處及警務處提出投訴。民航處曾去信該名被指違規的人士，惟對方回應時否認有關指控。最終，警務處因證據不足中止跟進個案，而民航處則要求警務處派員在事發地點加強巡邏。

5

公眾意見及其他國家／地區的規管

5.1 調查期間，本署接獲本地滑翔傘組織、持有民航處許可證獲准以滑翔傘提供航空服務的業內人士及滑翔傘飛行員就現時民航處規管滑翔傘活動的情況提出的意見和建議。此外，本署亦檢視了滑翔傘活動較普及的國家和地區的做法，發現滑翔傘活動大多由當地的非政府組織負責管理及發展，包括負責制訂當地滑翔傘飛行員的資歷制度。為確保其他空域使用者在可進行滑翔傘活動空域內安全運作，部分民航當局亦會就滑翔傘活動訂立一般操作指引。以下綜合本署收到的公眾意見及其他國家／地區對滑翔傘活動的情況。

公眾意見

對參與滑翔傘活動的人士的規管

5.2 在接獲的公眾意見當中，部分認為滑翔傘導師在未具備合適資歷及能力下提供指導服務的問題嚴重，危及學員的飛行安全。有持許可證的滑翔傘教練指，本地的滑翔傘指導服務質素參差，容易令初學者養成不正確的操作習慣，並且缺乏安全知識，但民航處過往一直沒有加以規管。有市民指，民航處並無就本地滑翔傘組織及其制定有關飛行資歷的安排上作任何監管(上文**第 2.7 及 2.9 段**)。

5.3 有不少意見認為民航處應設立飛行員實名登記制度，並要求飛行員在進行活動時須把其登記編號明顯地展示於飛行服或頭盔等裝備上，以茲識別。另外，處方亦可規定初學者須遵守某些限制，例如只可於某些難度較低的空域或場地進行滑翔傘活動；或

與業界研究撥出合適的場地給初學者作地面操作訓練，以避免他們錯誤選擇不合適的飛行場地，及減低經驗不足而造成操作失誤的風險。

對滑翔傘飛行器具的規管

5.4 有公眾關注滑翔傘飛行器具的狀態和保養，認為民航處應加強對飛行器具的監管，例如要求本地飛行員須定期把其飛行器具交予合適的供應商作器具檢查，以確保其所使用的飛行器具的使用狀態良好。

5.5 亦有意見指，民航處應考慮為滑翔傘飛行器具訂立註冊制度，飛行員須在滑翔傘上清晰展示器具的註冊編號才可進行飛行活動。此舉將有利民航處識別進行滑翔傘活動人士的身份，從而更有效地採取規管和執法行動；倘若發生涉及滑翔傘的意外，亦將有助救護人員進行搜救。

滑翔傘意外及事故的調查成效

5.6 有公眾和業內人士指，現時飛行員在本港進行滑翔傘活動時無須展示任何身份標記，加上現時法例並無要求參與滑翔傘活動者必須向民航處呈報滑翔傘意外及事故資料，故當有事故發生時往往難以得知涉事飛行員的身份及作進一步跟進調查。加上協會的調查目的僅是從意外或事故中汲取經驗，而非透過罰則向違規的會員作出追究，而其罰則亦不能加諸於會員以外的其他飛行員，故現行由協會進行調查的做法無助於改善滑翔傘飛行安全及打擊違法行為。

5.7 另一方面，由於民航處或協會只能靠涉事人及目擊者自發呈報有關滑翔傘的意外及事故詳情，故有市民認為現時單靠協會的調查數據未能反映出本地滑翔傘意外及事故的真實數目。

5.8 有意見認為，民航處應在滑翔傘活動的熱門地點加強巡查，及更主動介入調查有關滑翔傘的意外及事故和相關違規事宜；甚至透過修改法例，加入滑翔傘飛行員及器具的註冊制度，以及向民航當局呈報意外的規定。

對違規活動的執法及監管

5.9 有本地滑翔傘教練及飛行員不滿民航處未有積極打擊違規提供滑翔傘的航空服務的問題。即使民航處現已設立許可證制度，但似乎沒有向服務提供者作出查核；亦有公眾意見指民航處未有派員到滑翔傘活動地點向滑翔傘服務提供者進行實地巡查。另有意見提到，沒有取得許可證而以滑翔傘提供航空服務的情況相當普遍，在網上不難找到提供滑翔傘指導飛行課程或雙人載客體驗活動的相關資訊。更有指該些違規提供服務的人士大部分並不符合申領許可證的要求，他們操作滑翔傘時也沒有遵守滑翔傘活動的一般規定和安全守則。

5.10 此外，有公眾指市場上曾有人訛稱免費提供滑翔傘服務，但實際是循其他方式(如購買器材或在本港以外地方進行飛行課堂)收取酬勞，藉以逃避規管。

與滑翔傘業界的溝通

5.11 儘管民航處一直強調與本地主要的滑翔傘組織均保持緊密的聯繫，然而，有意見指，在制定許可證的申請機制時，以及認證不同國家／地區所發出的滑翔傘飛行員資歷的事宜上，民航處未有向本地滑翔傘業界作充分諮詢。他們希望民航處能與滑翔傘業界內不同的持份者作更全面溝通，並提高許可證申請機制和相關程序的透明度。另有業內人士認為，現時有關規管滑翔傘活動的民航法例已不合時宜，部分條文定義亦不清晰，他們建議處方應檢討現行法例就規管滑翔傘活動是否有效，考慮因時制宜訂立更清晰的官方指引，同時加強向業界人士的宣傳及解說工作。

其他國家/地區的規管

關於滑翔傘飛行員

5.12 新西蘭的民航當局[7]特別針對滑翔傘活動制定規例，規定滑翔傘飛行員必須加入滑翔傘組織成為會員，並須持有適合的滑翔傘飛行資歷；未獲任何飛行資歷的人士則必須在一名持有滑翔

---

[7] Civil Aviation Authority of New Zealand.

傘教練資歷的人員直接指導下才能進行活動。此外，新西蘭當局並規定所有滑翔傘飛行員必須先向滑翔傘組織註冊，並獲取組織所分配的飛行員編號或滑翔傘識別標記，方可操作滑翔傘。

5.13 澳洲及台灣亦有制定類似規定。澳洲的航空規例訂明，飛行員操作滑翔傘時，須先獲取由當地滑翔傘組織所簽發的飛行員證書。至於台灣，屏東縣是飛行滑翔傘的熱門地點，根據屏東縣政府就滑翔傘活動制定的規例，滑翔傘運動員[8]如非加入運動團體[9]並取得該團體所授予的有效資格，或未經該團體認證，不得從事滑翔傘飛行活動。

5.14 此外，據國際航空聯盟就滑翔傘所作的安全建議，滑翔傘學員或初學者可根據其已獲取的滑翔傘飛行資歷級別，於其飛行器材或頭盔貼上相應的顏色標示。此舉除了可有效管理不同資歷程度的飛行員只於相應的飛行場地進行活動，亦能讓其他滑翔傘飛行員或空域使用者更易於識別及留意經驗較淺的飛行員。

關於滑翔傘飛行器具

5.15 根據新西蘭民航當局有關滑翔傘活動的規例，滑翔傘飛行員在操作滑翔傘前，須確保其飛行器具獲滑翔傘組織根據既定程序所發出的適用證書；此外，飛行員亦須於指定時間內[10]定期為其飛行器具進行檢查以更新上述適用證書。

5.16 在澳洲，獲官方認可的滑翔傘組織強制要求所有滑翔傘飛行員飛行及進行訓練活動時戴上清晰顯示其會員編號的頭盔。

關於意外調查機制

5.17 在新西蘭，有兩個機構獲法例授權就滑翔傘意外或事故進行調查：一是獨立於政府架框的法定組織—交通意外調查委員

---

8 根據台灣屏東縣的「無動力飛行活動管理自治條例」，滑翔傘運動員指非以營利目的而從事滑翔傘活動的人士。

9 運動團體指依法登記成立的社會團體，而其宗旨列有推動滑翔傘活動或相關體驗活動。

10 指定時間內是指每 12 個月、每 100 小時的飛行時間，或飛行器具生產商所建議進行檢查的時間三者中的較短時間。

會[11]，另一個是新西蘭民航當局。前者的定位與香港的民航意外調查機構相似，依法就符合法例定義的意外進行強制性的全面調查，目的旨在找出意外及事故的成因，並研究出具體的改善措施。而後者作為負責航空安全的政府機關，亦獲法例授權為其權責範疇內的民航意外及事故進行調查。

關於滑翔傘組織

5.18 在新西蘭，民航當局制定民航規例，授權航空康樂組織可向滑翔傘飛行員和教練簽發資歷證明、為飛行員訂立滑翔傘操作要求及他們所使用的安全設備制定標準；組織亦獲授權認可指定滑翔傘飛行場地、發出飛行器材的適用證書，以及向滑翔傘飛行員編配飛行員編號。

5.19 當地民航當局亦要求獲授權的滑翔傘組織制定程序以評估飛行員的能力和頒發各級的飛行員資歷證明，這亦包括評估持有海外（即新西蘭以外的國家及地區）機構所發出的飛行員資歷。根據規例，有關授權的有效期不可長於五年，因此滑翔傘組織需要每五年與新西蘭民航當局就新的授權進行商討。

民航處就公眾意見和其他國家及地區的規管的回應

關於公眾意見

5.20 對於有市民質疑民航處沒有監管本地滑翔傘組織和飛行員資歷（上文**第 5.2 段**），民航處表示，在滑翔傘活動普及的海外地區，滑翔傘飛行員資歷制度一般並非由當地民航當局制訂，而是由當地的滑翔傘組織為其會員制定及管理；個別地區有立法規定飛行員須持有有關滑翔傘組織發出的資歷證明。現時，本港的滑翔傘飛行員資歷同樣由本地滑翔傘組織制定。

5.21 此外，針對有市民提出有關執管工作的意見（上文**第 5.9 段**），民航處澄清，就以滑翔傘提供航空服務設立許可證制度後，該處會在每三至六個月審核許可證時查核持證人提供服務的情況。

---

11 Transport Accident Investigation Commission.

5.22 對於有意見認為民航處未有充分諮詢滑翔傘業界的意見（上文**第 5.11 段**），民航處回應指，在 2019 年初檢視和制定許可證的申請機制時，已分別諮詢了擁有約 140 名會員的協會及約 130 名會員的聯會；兩個組織均有作出回應並就許可證的機制詳情提供意見。民航處考慮到當時香港約有 400 多名滑翔傘飛行員，兩個組織的會員數目實已是整個滑翔傘業界的七成人數，因而認為其諮詢工作具有一定廣泛代表性。

5.23 另外，民航處在制訂許可證申請表格和相關指引後，已將許可證審核準則等相關資料上載至部門網頁，讓有意申請許可證的人士更能了解許可證的要求及審核準則（例如須通過香港航空法例考試（滑翔傘）及滑翔傘飛行示範），以利便他們提出申請。

關於其他國家／地區的規管

5.24 民航處表示，在檢視滑翔傘規管安排時，曾參考滑翔傘活動較普及的國家及地區的監管制度。當中，英國民航局未有將滑翔傘納入其監管範圍內；美國民航局則就滑翔傘訂立一般操作守則，例如滑翔傘活動只可在白天進行，並須在指定的空域內運作以避免影響民航飛機安全等。民航處認為，該些規管安排與香港的情況相近。

5.25 至於部分國家或地區則制訂嚴謹的法規管理滑翔傘活動及相關人員、器具和組織，例如新西蘭及澳洲等透過法例訂明飛行員須加入有關滑翔傘組織成為會員或遵守組織的相關規定，而該些法規通常涵蓋包括受酬及非受酬的滑翔傘活動。

6

本署的評論及建議

6.1 過去數年間，本港曾發生涉及滑翔傘活動引致的意外，當中有飛行員不幸撞向山石或樹木，亦有在降落時損毀他人財物。不當操作滑翔傘會對飛行員自身（若涉及雙人飛行亦包括乘客）、空域安全，以及地面上的人或物構成安全風險，嚴重的意外及事故甚至有機會造成人命傷亡。隨著近年有更多市民參與滑翔傘活動，民航處作為監督本地民航安全的主事部門，有需要規管本地滑翔傘活動及執行與滑翔傘有關的法例，以保障本地航空和市民的安全。

6.2 綜合調查所得，本署就民航處對滑翔傘活動的規管工作有以下觀察及評論。

（一） 須切實執行涉及本地滑翔傘活動的法例

6.3 香港現時並無專屬法例規管滑翔傘活動。民航處主要是透過民航法例中有關規管飛機而同時適用於小型航空器的條文，對取酬的滑翔傘航空服務以及魯莽或疏忽操作滑翔傘的行為作出規管。本署認為，民航處有需要切實執行相關法例。

6.4 本署留意到，《航空服務牌照規例》旨在規管民用飛機之航空服務，而非專為規管滑翔傘服務而訂立，有關規例亦僅涵蓋滑翔傘組織內部指導以外的受酬滑翔傘航空服務（上文**第 3.1 至 3.3 段**）。滑翔傘活動在香港已出現多年—協會早於 1991 年成立，而有滑翔傘飛行員在香港提供指導飛行和雙人飛行等受酬服務亦非於近年才出現。雖然民航處強調以往一直不時主動檢視及從不同渠道例如社交媒體留意有關本港滑翔傘活動的動態，包括懷疑以滑翔傘提供航空服務的廣告，並提醒本地滑翔傘組織適時向該處舉報懷疑違規的滑翔傘活動（上文**第 4.14 段**），但該處直至 2018 年才就本地滑翔傘活動的規管事宜作出檢討，其後於 2019 年 10 月才完成制定有關本地滑翔傘航空服務提供者申領許可證的機制。

民航處在2018年之前並沒有積極檢視和調節有關本地滑翔傘活動的規管工作，也沒有切實執行與滑翔傘有關的法例。

6.5 民航處在2019年10月設立簽發許可證的制度後，開始接受並審批以滑翔傘提供受酬航空服務的申請，亦陸續向合資格的申請者發出許可證，總算是踏出了切實執管的第一步。惟有市民向本署指民航處鮮有派員到本港滑翔傘活動的熱門地點實地巡視，以查核滑翔傘航空服務提供者是否持有有效許可證及有否按許可證的條件提供服務（上文**第5.9段**）。

6.6 本署認為，缺乏適當的規管及監察措施會削弱許可證制度的成效。民航處在設立許可證制度後，應採取實質措施監察許可證持有人所提供的航空服務，並積極取締無證的滑翔傘服務，以保障市民使用滑翔傘航空服務時的安全。

6.7 另一方面，根據《飛航（香港）令》，任何人魯莽或疏忽操作滑翔傘並危害他人或財產的安全，可被檢控。本署檢視了民航處在2017年至2020年9月期間曾經跟進的15宗有關滑翔傘活動的投訴，當中有涉嫌違反這法規的個案（上文**第4.12段**）。本署留意到，基於現時在香港進行滑翔傘活動的人士無須向當局或任何機構登記，也不須作飛行前規劃或飛行後記錄，除非有關飛行員是上文**第2.7段**所述兩個本地主要滑翔傘組織的會員，並且在事故發生後承認本身就是事故中操控滑翔傘的人，否則民航處在一般情況下根本無從識別涉事飛行員的身份，更遑論在發現涉嫌違法行為後向有關人士採取進一步跟進或執法行動。即如上文**第4章個案一**，有市民投訴有滑翔傘降落在其農莊內，並損毀了莊內設施，即使有相為證，民航處仍然無法得知涉事飛行員的身份，因而未能採取實質的執法行動。

6.8 本署認為，民航處可參考其他國家或地區的做法，考慮透過立法或制訂行政措施，要求在香港進行滑翔傘活動的人士均須事先向民航處登記，或成為獲政府當局認可的本地滑翔傘組織（上文**第5.12至5.13段**）的會員。實名登記制度除了可以提供有效顯示飛行員身份的客觀佐證，以增加民航處、警方、其他政府部門以至協會在有需要時（例如進行救援、調查及執法工作）成功辨認飛行員身份的機會；亦可以成為本地滑翔傘飛行員的中央登記冊。政府可進一步研究如何利用登記冊提升本地滑翔傘活動的航空安全，例如透過登記冊更有效地向所有本地滑翔傘飛行員進行與航空安全有關的宣傳及教育工作。

6.9 此外，該處亦可考慮要求飛行員須為其所使用的滑翔傘飛行器具註冊，並在飛行器具或個人裝備的當眼處清晰展示相關註冊編號（上文**第 5.15 至 5.16 段**）。

6.10 就此，民航處宜積極地與各滑翔傘組織和不同持份者商討，協調制訂一套適合本地滑翔傘業界的飛行員及／或飛行器具登記制度，以及本地滑翔傘組織的認可制度。同時，該處亦可參考其他國家及地區與滑翔傘組織協作的經驗，研究如何授權讓合適的本地滑翔傘組織更有系統地管理和發展滑翔傘活動，包括設定安全標準、資歷認證和意外調查等。

（二） 須加強對涉嫌違法行為進行調查

6.11 自 2018 年 9 月開始，若涉及滑翔傘的航空意外或嚴重事故符合相關法例所訂的情況，調查工作會由民航意外調查機構負責（上文**第 4.4 至 4.7 段**）。至於其他滑翔傘意外或事故，民航處會交由協會進行調查，原因是該處本身不具備滑翔傘專業資歷的人員，而協會則具備能深入分析滑翔傘意外／事故並提出有效建議的資深滑翔傘飛行員（上文**第 4.2 段**）。至於懷疑涉及違反相關法例的情況，則民航處會把個案轉交警務處跟進（上文**第 4.13 段**）。

6.12 然而，民航意外調查機構和協會的調查目的均是以不批判的態度找出意外及事故的成因，以避免相關的意外或事故再度發生，而非針對違例滑翔傘飛行員作出追究（上文**第 4.4 及 4.11 段**），故本署認為，民航處作為監管航空安全，以及執行《飛航（香港）令》或《航空服務牌照規例》的主事部門，有責任更積極參與執法的調查工作。

6.13 民航處沒有制訂具體措施或指引，促使該處人員恆常地審研協會的調查記錄以監察曾否出現任何違例的滑翔傘活動。況且協會的調查並沒有獲法例或政府當局授權，亦不會審研涉事飛行員有否違反任何適用於滑翔傘活動的法例（上文**第 4.11 段**）。此外，協會只是民間組織，其調查工作往往面對不少掣肘，例如涉案人士及目擊者不合作、難以確定和獲取與案相關的資料等；加上其調查並不是從執法的角度出發，本署認為，若民航處單靠協會調查所得來判斷個案有否涉及違反相關法例，實欠穩妥。有別於政府當

局的調查，協會的調查並無阻嚇性（尤其對於並非該會會員的滑翔傘飛行員），欠警惕作用，無助於防止違反適用於滑翔傘的法例之行為。

6.14 民航處雖然不具備滑翔傘專業資歷人員，但一如該處以其民航專業知識發布《指引》（上文**第 2.5 段**）、審批許可證申請（上文**第 3.5 至 3.6 段**）、評核飛行示範（上文**第 3.17 段**）等，本署認為該處可同樣以其民航專業知識應用在滑翔傘意外及事故的調查工作上。即使該處認為確實有需要借助外間具專門知識的組織和人材就滑翔傘意外及事故進行調查，該處仍需負起監督調查工作的責任。民航處除了審研協會的調查報告及按季提交的事故摘要外（上文**第 4.2 段**），應就滑翔傘意外及事故的調查工作向協會（或其他該處認為合適擔任該等調查工作的組織）作正式授權或委聘，讓有關組織本身及公眾皆清楚知道組織的調查包含當局執法調查的目的，該處亦應向協會（或其他獲授權或委聘的組織）提供具體指引，包括說明調查目的和應調查的事項，務求令協會的調查能提供實質的相關的資料，以便民航處及警務處考慮須進行的執法調查。

6.15 另一方面，本署在檢視民航處處理有關滑翔傘活動投訴的檔案記錄時發現，該處早期主要把市民有關違規滑翔傘活動或服務的投訴資料直接轉交警務處跟進，如在警方認為有足夠證據作出檢控時，該處會應警方或法庭邀請提供技術支援及專家意見（上文**第 4.13 至 4.14 段**）。本署明白《飛航（香港）令》及《航空服務牌照規例》的檢控程序須交由警方進行，但民航處如能更主動參與調查並加強與警方的合作，相信可提高執法成效。本署須指出，民航處既是負責執行該兩條法例的部門，亦具備民航安全相關的專業知識，該處理應在向警務處轉介個案前以其專業的角度整理及分析個案資料，以助後者提升調查搜證工作的成效。本署留意到，民航處近年處理投訴個案時，曾透過便箋或電郵提供《指引》和相關法例之相關要點及指出懷疑違例的行為予警方參考。本署建議該處加強這方面的工作，例如為警方制訂更詳盡的參考指引及提供業界的一般運作情況，並加強雙方就個案分析、跟進和執法工作等範疇的恆常溝通。

6.16 長遠而言，民航處應考慮增撥資源以加強有關許可證制度的執管工作，包括派員到滑翔傘航空服務的熱門地點作實地巡查和進行查核許可證。

（三） 須加強有關以滑翔傘提供航空服務的許可證制度之宣傳教育工作

6.17 民航處2020年底才首度按許可證制度批出首張許可證，可以預期業界和公眾對此套制度的認識不多。本署認為，民航處有必要加強許可證制度的宣傳工作以加強公眾對制度內容的認知，提醒業界人士須按有關機制申領許可證以提供相關服務，並且提高市民選用獲民航處認可的滑翔傘航空服務的意識，例如教育市民要求服務提供者出示有效許可證和已具備第三者保險保障的證明。同時，該處應提醒市民若發現有人涉嫌在未持證的情況下受酬提供滑翔傘航空服務，應盡快向當局舉報。上述工作除了有助確保服務使用者獲得應有的保障外，更有助民航處監察有否出現違規情況。

（四） 考慮延長許可證有效期

6.18 民航處推出許可證制度約有兩年，而許可證的有效期被設定不長於六個月（上文**第3.6段**）。截至2021年11月，該處暫時只發出四張許可證，當中涉及六名滑翔傘教練或飛行員。考慮到民航處審批每宗許可證的新申請和續期申請時，均需詳細檢視申請人提供的「飛行操作程序」詳情及證明文件，以及評核申請者向該處示範相關滑翔傘活動的實際操作，每六個月審視持證者的飛行記錄等證明文件固然能夠有效監察持證者的服務表現，但同時亦對持證者以至民航處本身帶來一定程度的行政成本。

6.19 為鼓勵更多有意提供滑翔傘航空服務的本地飛行員申領許可證，本署建議，民航處在保障航空安全的同時，亦應從便利持證者的角度出發，在檢視過許可證持有者的服務表現後，考慮延長獲批續期的許可證有效期至多於六個月，從而減低服務提供者申領及續領許可證的行政成本，並同時提升民航處的行政效率。

建議

6.20 鑑於以上所述，本署對民航處有以下建議：

(1) 研究透過立法或制訂行政措施，要求在香港進行滑翔傘活動的人士須事先實名登記，並就此與香港的

滑翔傘組織及相關持份者商討制訂一套適合本地滑翔傘業界的實名登記制度(上文**第 6.8 及 6.10 段**);

(2) 研究透過立法或制訂行政措施,要求飛行員須為其所使用的滑翔傘飛行器具註冊,並在飛行器具或個人裝備的當眼處清晰展示相關註冊編號(上文**第 6.9 段**);

(3) 考慮為本地滑翔傘組織訂立認可制度,並研究透過立法或制訂行政措施,授權讓合適的本地滑翔傘組織更有系統地管理和發展滑翔傘活動,包括設定安全標準、資歷認證及意外調查等(上文**第 6.10 段**);

(4) 就滑翔傘意外及事故的調查工作,考慮向協會(或其他該處認為合適擔任該等調查工作的組織)作正式授權或委聘,並提供具體指引,包括說明調查目的和應調查的事項,務求令協會或有關組織的調查能提供實質的相關的資料,以便民航處及警務處考慮須進行的執法調查(上文**第 6.14 段**);

(5) 在轉介有關違規滑翔傘活動或服務的投訴個案予警務處跟進前,應先從民航安全專業的角度整理及分析個案資料(例如滑翔傘飛行的安全指引和相關民航法例之相關要點、以滑翔傘提供服務的業界運作情況及指出懷疑違例的行為等),提供予警方參考(上文**第 6.15 段**);

(6) 長遠而言,考慮增撥資源以加強有關許可證制度的執管工作,包括派員到滑翔傘航空服務的熱門地點作實地巡查和進行查核許可證(上文**第 6.16 段**);

(7) 加強許可證制度的宣傳工作以加強公眾對制度內容的認知,提醒業界人士須按有關機制申領許可證以提供相關服務,並且提高市民選用獲民航處認可的滑翔傘航空服務的意識(上文**第 6.17 段**);

(8) 研究延長獲批續期的許可證有效期至多於六個月，以減低持證人士的行政成本，鼓勵更多擬提供滑翔傘航空服務的從業者申領許可證（上文**第 6.18 至 6.19 段**）。

鳴謝

6.21 本署調查期間，獲民航處予以配合，申訴專員謹此致謝。專員亦感謝提供資料的相關機構，讓是次調查得以順利進行。

申訴專員公署
檔案：OMB/DI/449
2022 年 5 月

公署會不時在社交媒體上載個別投訴個案的調查報告，歡迎讚好或追蹤本署社交媒體專頁，以獲取最新資訊：

Facebook:
https://www.facebook.com/Ombudsman.HK

Instagram:
https://www.instagram.com/ombudsman_hk/

附件

滑 翔 傘 活 動 安 全 指 引

滑翔傘活動安全指引

引言

滑翔傘是一項運動和消閒活動，但一如其他戶外活動，操作滑翔傘亦有一定安全風險。不適當操作滑翔傘可對自身和他人帶來嚴重傷亡的風險。因此，不論是初學者或具經驗的滑翔傘愛好者，均須充分了解風險和採取適當的安全措施，以確保滑翔傘飛行活動安全地進行。

根據《1995 年飛航（香港）令》（香港法例第448C章）第 48 條，任何人士不得因魯莽或疏忽操作航空器（包括滑翔傘）而危害他人或財產的安全。滑翔傘飛行活動者須遵守上述規定，並時刻以安全方式操作滑翔傘。任何人士如違反上述規定，可被檢控。

《空運（航空服務牌照）規例》（香港法例第448A章）訂明，除根據和按照民航處處長批給的許可證的條件，任何人不得使用任何飛機（包括滑翔傘）在香港提供任何航空服務。換言之，任何人士在未獲民航處處長批出許可證的情況下，以滑翔傘提供任何航空服務作出租或受酬，即屬違反第448A章的相關法例。（請參照申請出租或受酬的滑翔傘活動許可證）為保障安全，有興趣付費參與滑翔傘活動（如滑翔傘指導飛行或雙人滑翔傘飛行）的市民，應從許可證持有人/機構名單上選擇相關合資格人士/機構。

以下是關於滑翔傘活動的一般安全指引：

1. **操作條件**

   只可以在白天及具備目視氣象條件的情況下進行滑翔傘飛行活動。滑翔傘飛行活動者須遠離雲層，並確保能時刻清楚看到地面。

2. **滑翔傘場地及操作高度**

   香港管制區和非管制空域報告區的空域有限，供所有本地空域使用者（如直升機和小型飛機）共同使用。

   民航處注意到滑翔傘飛行活動通常於白天在下列八個管制區和非管制空域報告區的空域進行。為讓其他本地空域使用者清楚知悉有關空域可能有滑翔傘飛行活動，這些場地的邊界和操作高度已載於香港航行資料匯編 (Hong Kong Aeronautical Information Publication) 中的 ENR 5.5 章節 (https://www.ais.gov.hk).

   (一) 浪茄灣

   (二) 北潭凹

   (三) 八仙

   (四) 馬鞍山

   (五) 西灣

   (六) 石澳

   (七) 南大嶼山以東

   (八) 南大嶼山以西

滑翔傘活動安全指引

為保障安全，滑翔傘飛行活動者應確保滑翔傘活動只在上述空域的範圍內進行。他們亦須避免於任何公眾泳灘上空進行滑翔傘飛行活動或降落在任何公眾泳灘，亦不應在未經土地擁有人許可的情況下，降落在私人物業上。

3. **在飛行前，滑翔傘飛行活動者應：**

確保具備合適資格(例如獲得具資歷級別制度的滑翔傘組織所發出的資格)和能力，及身體狀況適合的情況下進行滑翔傘飛行活動。就此，本地的滑翔傘組織編制了場地指南，以供其會員/滑翔傘飛行活動者參考。滑翔傘飛行活動者在進行活動前可參考這些場地指南，尤其是就每一個場地所建議的飛行員資格及天氣條件。

確保已為活動購買足夠保障的保險，尤其是第三者保險。

充分掌握和熟習滑翔傘場地的特性，包括載於香港航行資料匯編的場地邊界、適合作為起飛和降落的場地及其潛在危險。

進行風險評估，包括但不限於當時的場地狀況，並清楚明白活動所涉及的風險。滑翔傘飛行活動者應當格外注意與天氣變化、惡劣天氣和緊急情況相關的風險，並按評估採取相應的緩解措施。

攜帶能發送遇險位置信號的位置追蹤設備，或使用能實時分享位置信息的服務或應用程式，以協助搜救人員在緊急情況下及時進行搜救工作。

查看場地的天氣狀況，包括場地的天氣預報，以確保適合進行滑翔傘飛行活動，並確認沒有相關的天氣警告或惡劣天氣預報。滑翔傘飛行活動者可參考本地滑翔傘組織就每一個場地所建議的天氣條件(如建議的風向和風速) 。

確保滑翔傘、座袋、頭盔和安全設備狀況良好、傘繩沒有斷裂或磨損。時刻在符合設備的重量限制內操作滑翔傘和座袋，並考慮使用獲得EN966 (air sports), EN1077 A & B, ASTM2040 或SNELL rs98 (snow sports)認證的頭盔以增強保護。根據生產商的指示為設備進行適當維護，並在其使用期限完結前替換。

在傘翼充氣前對設備進行檢查，包括但不限於：

- 戴好頭盔
- 繫緊座袋腿帶
- 以正確方向連接傘翼
- 裝妥加速裝置
- 確保傘繩沒有互相打結
- 確保後備傘安裝妥當

4. **在飛行期間，滑翔傘飛行活動者應：**

時刻留意周圍的情況，並依照適用於滑翔傘活動的規則及國際認可的操作守則，避免與其他滑翔傘／飛機發生碰撞。

滑翔傘活動安全指引

考慮當前的天氣狀況、滑翔傘飛行活動者的技術水平及滑翔傘的操作性能，時刻與其他滑翔傘 / 飛機保持足夠距離。

與地面上的人和物件保持安全距離，以確保滑翔傘活動不會危及他人和財產。

按自己的能力飛行，注意滑翔傘裝備的限制。

注意天氣突變，如遇上惡劣天氣，應立即降落。

5. **雙人滑翔傘飛行**

雙人滑翔傘飛行涉及額外的操作考慮，亦會構成額外安全風險。滑翔傘飛行活動者除了須採取與雙人滑翔傘飛行活動相應的額外安全措施外（例如因應操作和第三者（包括乘客）安全進行更嚴謹的風險評估、具備雙人滑翔傘飛行所需的資格和能力等），滑翔傘飛行活動者須確保乘客有足夠保障的保險，並確認乘客充分了解活動中涉及的風險。

若有關雙人滑翔傘飛行活動有可能涉及出租或受酬，請參閱第六段的法律要求。

6. **滑翔傘用作出租或受酬（包括指導飛行）**

《空運（航空服務牌照）規例》（香港法例第448A章）訂明，除根據和按照民航處處長批給的許可證的條件，任何人不得使用任何飛機（包括滑翔傘）在香港提供任何航空服務。換言之，任何人士在未獲民航處處長批出許可證的情況下，以滑翔傘提供任何航空服務作出租或受酬，即屬違法。

7. **注意：**

遵照飛行守則

保障飛行安全